VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Obrony Narodowej**
(nr 135)
z dnia 11 września 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Obrony Narodowej (nr 135)

11 września 2019 r.

Komisja Obrony Narodowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Michała Jacha (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zapoznała się z:

– informacją na temat możliwości poprawy mobilności wojskowej i zdolności systemu HNS (Host Nation Support) w kontekście realizowanych dużych projektów infrastrukturalnych podwójnego zastosowania.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Skurkiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Mikołaj Wild** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami, gen. **Zbigniew Powęska** szef Zarządu Logistyki – P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, pełnomocnik ministra obrony narodowej do spraw HNS, gen. **Andrzej Reudowicz** dyrektor Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego wraz ze współpracownikami, **Hasit Thankey** szef Sekcji Wsparcia dla Wojska i Budowania Odporności w Departamencie Polityki Obronnej i Planowania Kwatery Głównej NATO, **Piotr Malepszak** p.o. prezesa zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami, **Monika Lipert-Sowa** naczelnik Wydziału Operacji Unii Europejskiej i NATO w Departamencie Polityki Bezpieczeństwa Ministerstwa Spraw Zagranicznych wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Wrzesiński** prezes Stronnictwa Pracy wraz ze współpracownikami, kmdr **Wiesław Banaszewski** przewodniczący Konwentu Dziekanów Korpusu Oficerów Zawodowych Wojska Polskiego, **Paweł Rodzoś** stały doradca Komisji Obrony Narodowej oraz **Emilia Kunikowska** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Strzępek, Jacek Zientarski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Obrony Narodowej.

Tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji jest informacja na temat możliwości poprawy mobilności wojskowej i zdolności systemy HNS (Host Nation Support) w kontekście realizowanych dużych projektów infrastrukturalnych podwójnego zastosowania. Referuje minister obrony narodowej oraz minister infrastruktury.

Stwierdzam kworum oraz przyjęcie protokołu ze 134. posiedzenia Komisji wobec niewniesienia do niego zastrzeżeń.

Witam zaproszonych gości z Ministerstwa Obrony Narodowej. Witam pana ministra Wojciecha Skurkiewicza, witam szefa Zarządu Logistyki P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego generała brygady Zbigniewa Powęskę, starszego specjalistę w Wydziale HNS Zarządu Logistyki – P4 pułkownika Macieja Konopę, głównego specjalistę w Departamencie Infrastruktury MON pułkownika Witolda Jagielskiego, szefa Oddziału Planowania Transportu i HNS w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych pułkownika Artura Górskiego, szefa Oddziału Planowania Infrastruktury w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych pułkownika Przemysława Tomporowskiego. Witam pana generała dywizji Andrzeja Reudowicza dyrektora Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego. Gratulujemy odpowiedzialnego stanowiska, panie generale. Witam pułkownika Adama Brzozowskiego zastępcę dyrektora Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi BBN.

Witam pana ministra Mikołaja Wilda z Ministerstwa Infrastruktury. Pan minister Wild jest pełnomocnikiem rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego. Witam pana Adama Kordasa radcę ministra w Ministerstwie Infrastruktury. A pan Patryk Wild

jest? Jest. Witam pana Patryka Wilda przewodniczącego zespołu do spraw komponentu kolejowego CPK w zespole pełnomocnika rządu. Witam pana prezesa Piotra Malepszaka z Centralnego Portu Komunikacyjnego. Witam przedstawicieli CPK: dyrektora Biura Strategii i Współpracy Międzynarodowej Tomasza Smurę, zastępcę dyrektora Biura Strategii i Współpracy Międzynarodowej Joannę Zasuń, pana Witolda Klec-Mieleckiego, pana Konrada Majszyka oraz panią Sylwię Matusiak.

Witam przedstawicieli Departamentu Polityki Bezpieczeństwa Międzynarodowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych: naczelnika Wydziału Operacji Unii Europejskiej i NATO panią Monikę Lipert-Sowę oraz radcę w Wydziale Operacji Unii Europejskiej i NATO panią Agnieszkę Woszczek. Witam również naszego gościa specjalnego – i dziękuję za przyjęcie naszego zaproszenia – pana Hasita Thankeya szefa Sekcji Wsparcia dla Wojska i Budowania Odporności w Departamencie Polityki Obronnej i Planowania Kwatery Głównej NATO. Witam pana.

Proszę państwa, ze względu na pewne problemy techniczne tłumaczenie będzie takie, jakie będzie, czyli konsekutywne. Dziękuję pani, która nam w tym pomoże.

Proszę państwa, ze względu na harmonogram zajęć pana Hasita Thankeya proponuję, żeby nasze dzisiejsze posiedzenie rozpocząć od wystąpienia naszego gościa z Kwatery Głównej NATO. W następnej kolejności poproszę o wypowiedzi przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Ministerstwa Infrastruktury.

Bardzo proszę pana Hasita Thankeya o zabranie głosu.

Szef Sekcji Wsparcia dla Wojska i Budowania Odporności w Departamencie Polityki Obronnej i Planowania Kwatery Głównej NATO Hasit Thankey:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję za zaproszenie. Bardzo dziękuję za państwa czas i za zainteresowanie, które państwo wykazują w sprawie podejścia NATO do takich kwestii, jak wsparcie, mobilność wojskowa oraz budowanie odporności. Możliwość bycia tutaj z państwem w Warszawie i omawiania tych ważnych spraw jest dla mnie ogromnym zaszczytem. Chciałbym serdecznie podziękować i złożyć wyrazy uznania polskiej delegacji w NATO oraz Ministerstwu Spraw Zagranicznych, które umożliwiły moją dzisiejszą wizytę. Dziękuję też bardzo tłumaczom, którzy będą tłumaczyć moje słowa i pomogą się nam porozumieć.

Jako pracownik międzynarodowego sztabu NATO postrzegam naszą rolę jako wspieranie naszych sojuszników w tym, żeby jak najlepiej rozumieli swoją rolę, która jest absolutnie kluczowa we wspieraniu i w poczuciu odpowiedzialności za trudne decyzje, które trzeba podejmować, jeśli chodzi o zdolności i zasoby. Dzięki tym zdolnościom i zasobom zarówno sojusznicy, jak i cały sojusz są bardziej bezpieczne. Po nielegalnej i nieprawomocnej aneksji Krymu, po powstaniu i urośnięciu w siłę ISIL, po wszystkich strategicznych wstrząsach i szokach szefowie NATO i szefowie rządów państw członkowskich NATO podjęli świadomą decyzję o umocnieniu zdolności reagowania, odstraszania i obrony.

Na szczycie w Walii w 2014 r., na szczycie w Warszawie w 2016 r. oraz na szczycie w Brukseli w nowej Kwaterze Głównej NATO w 2018 r. szefowie państw i rządów zadecydowali o największym wzmocnieniu naszej kolektywnej obrony od końca „zimnej wojny". Mój szef, sekretarz generalny NATO Jens Stoltenberg zawsze przypominał i przypomina sojusznikom, że kiedy wzrastają napięcia, trzeba inwestować więcej. Sojusznicy z NATO robią dokładnie to, czyli zwiększają gotowość naszych sił, zdobywają nowe zdolności oraz inwestują w nowe technologie. Od 2014 r. obserwujemy w naszych działaniach wykładniczy wzrost, który ma na celu poprawę zdolności reagowania naszych sił i odporności sojuszników i partnerów na całym terytorium sojuszu, szczególnie w świetle tego, co obserwujemy w naczelnym dowództwie sojuszniczym w Europie w obszarze odpowiedzialności operacyjnej i działań, które rozciągają się od wschodnich wybrzeży Ameryki Północnej i mojej ojczyzny – Kanady – na terytoria północne, wschodnie i południowe naszych europejskich sojuszników.

Dzisiaj chciałbym powiedzieć więcej na temat wysiłków NATO w obszarze wsparcia, większej mobilności wojskowej i odporności. NATO jest żywotnie zainteresowane wzmacnianiem wspólnego podejścia sojuszniczego we wszystkich 3 obszarach, tj.

w obszarach wsparcia, mobilności wojskowej i odporności, w działaniach politycznych, koordynacyjnych, planowania i efektywności operacyjnej. Termin *military mobility*, czyli mobilność wojskowa, jest dobrze znany naszemu społeczeństwu i opinii publicznej. Ten termin bardzo dobrze opisuje prace podejmowane przez Unię Europejską. Przerzucanie sił wojskowych z jednego miejsca do drugiego jest względnie proste do opisania. Tu jak najbardziej możemy planować ruchy naszej działalności operacyjnej. Natomiast w NATO bierzemy pod uwagę nieco szersze podejście do tego terminu. Tu dochodzimy do tego, co nazywamy „enablement". Chyba najlepiej przetłumaczyć to jako wsparcie.

Oznacza to stworzenie otoczenia, w którym sojusz może wykorzystywać i podtrzymywać swoje zdolności bojowe w obszarze zdolności i odpowiedzialności operacyjnej wspólnego dowództwa sojuszniczego na Europę, żeby osiągać cele strategiczne i operacyjne NATO. Jest to bardzo złożone zadanie, które obejmuje działania w takich miejscach, jak przejścia graniczne. Obejmuje działania związane z kontrolą i dowodzeniem, z zarządzaniem zdolnościami i możliwościami oraz infrastrukturą. NATO odgrywa tutaj bardzo ważną rolę w koordynowaniu i aranżowaniu wsparcia dla sił w każdej skali, łącznie z najbardziej wymagającą. Struktura dowodzenia NATO odgrywa najważniejszą rolę, tj. koordynującą, żeby sprząc te wszystkie wysiłki i wzmocnić naszą ogólną spójność.

Uznajemy, że większość pracy muszą wykonać same kraje członkowskie. W końcu to sojusznicy są właścicielami zasobów i zdolności. I to oni muszą zdecydować, jak je wykorzystać. NATO stara się wspierać całość obszaru odpowiedzialności. Natomiast cała praca rozpoczyna się od sojuszników takich, jak np. Polska i od tego, żeby to oni podejmowali ze swojej strony wysiłki zapewniające gotowość do ruchu, przyjęcia, goszczenia, bądź wysyłania sił sprzymierzonych. Sztaby NATO i Unii Europejskiej starają się wspólnie pokonywać przeszkody prawne i organizacyjne na drodze do ruchów i szybkiego przerzucania sił wojskowych w Europie. Naszym celem jest dalsze skracanie czasu pobytu na przejściach granicznych, identyfikowanie alternatywnych dróg dostaw oraz praktykowanie tego, co nazywamy wojskową mobilnością poprzez ćwiczenia. Mobilność wojskowa w kontekście Unii Europejskiej to absolutnie kluczowy wysiłek, który wpisuje się w szersze zadanie dotyczące wsparcia z NATO. Wymogi Unii Europejskiej, wymogi przerzucania formacji bojowych liczących do 1 tys. żołnierzy mają mniejszą skalę niż potrzebna jest w sojuszu w najbardziej wymagających scenariuszach i przypadkach. Natomiast nasza współpraca jest konieczna. Jest bardzo ważna, abyśmy unikali duplikowania zadań, żebyśmy budowali ogólną zdolność Europy do wspierania ruchów sił wojskowych.

Mówiąc to, NATO przekazało wymogi dotyczące infrastruktury Unii Europejskiej, żeby to zostało wzięte pod uwagę w kontekście jej własnych potrzeb, jeśli chodzi o mobilność wojskową oraz w kontekście jej własnych programów. Zdolność sojuszników do wspierania zadań wojskowych NATO w dużej mierze zależy od ich odporności. Tutaj NATO skupia się na budowaniu odporności krajów poprzez gotowość cywilną. Odporność zdefiniowałbym jako zmniejszenie słabych stron krajów i narodów oraz poprawę ich zdolności do przyjmowania wstrząsów i niespodziewanych zdarzeń związanych z szerokim wachlarzem zagrożeń, od katastrof naturalnych i spowodowanych przez człowieka, aż po terroryzm, zagrożenia hybrydowe, a nawet konflikty zbrojne, w taki sposób, żeby mogły szybko wrócić do normalnego funkcjonowania.

W NATO odporność bardzo mocno wiąże się ze wspieraniem sojuszniczych sił zbrojnych przy pomocy zasobów cywilnych i cywilnej infrastruktury zarówno w czasie pokoju, w kryzysie, jak i w czasie konfliktu. Nasza praca pokazuje – i bierzemy to pod uwagę – że możemy nie mieć tego luksusu, żeby zapobiec kryzysowi czy niezapowiedzianym zdarzeniom. W takim przypadku musimy zarządzać ryzykiem, a nie starać się go uniknąć. Pracując w ten sposób, pokazujemy naszym adwersarzom, naszym przeciwnikom, że mogą nie osiągnąć swoich celów. Tak zdefiniowana odporność jest de facto pierwszą linią naszej obrony. Od swojego zarania NATO bardzo leżało na sercu budowanie odporności i pokonywanie słabych stron, które mogłyby mieć wpływ na obronę lub wzajemną pomoc między krajami sojuszniczymi.

Zgodnie z art. 3 Traktatu waszyngtońskiego wszyscy sojusznicy są zobowiązani do tworzenia i utrzymywania zdolności opierania się atakom zbrojnym. Implikacją tego

traktatu jest to, że wszyscy sojusznicy muszą się nawzajem wspierać w swoich wysiłkach w tym kierunku, żeby spełnić to zobowiązanie. Jest to też zobowiązanie NATO jako organizacji. W czasie „zimnej wojny" w NATO i we wszystkich krajach sojuszniczych stworzono i wdrożono bardzo szerokie struktury cywilne zarządzania kryzysem, aby zapewniły odporność i gotowość do odparcia ataku. Natomiast po zakończeniu „zimnej wojny" polityka, strategia, struktury i procesy, które były owocem tego wielkiego wysiłku w czasie „zimnej wojny", ponownie zostały poddane ocenie. Struktury i zdolności, o których mówię, zostały znacznie zmniejszone w krajach sojuszniczych również, jeśli chodzi o strukturę wojskową i cywilną NATO.

W 2014 r., po działaniach Rosji na Ukrainie, sojusznicy rozpoczęli proces dostosowywania się do nowych zagrożeń bezpieczeństwa, który obejmował odnowienie zainteresowania obroną kolektywną, wspólną obroną i myśleniem polityczno-militarnym. Na szczycie NATO w Warszawie, który odbył się w 2016 r., szefowie państw i rządów zadecydowali zarówno o wzmocnieniu pozycji odstraszania i obrony NATO, jak i o wspieraniu zaangażowania w zwiększanie odporności. Sojusznicy zobowiązali się do wdrożenia uzgodnionych wymogów w celu zwiększenia odporności krajowej w 7 krytycznych sektorach. Te 7 podstawowych wymogów określa czy opisuje krytyczne funkcje cywilne, które stoją u podstawy naszych zdolności do obrony. Te 7 podstawowych wymogów, to ciągłość zarządzania, odporność w zakresie dostaw energii, zdolność radzenia sobie z dużymi ruchami ludności, odporność źródeł pożywienia i wody, zdolność do radzenia sobie z masowymi ofiarami, bezpieczeństwo i dostępność kluczowych sieci komunikacji cywilnej oraz odporne systemy transportu, które mogą wspomagać szybkie ruchy sił NATO na terytorium sojuszu.

Chciałbym podkreślić, że te wszystkie wymogi są ze sobą bardzo mocno powiązane. Jeżeli jeden obszar ucierpi, mogą ucierpieć też inne, prowadząc do kaskady niekorzystnych zdarzeń. Podstawowe wymogi odzwierciedlają poziom odporności uzgodniony przez sojuszników. Odzwierciedlają kluczowe funkcje: ciągłość zarządzania, ciągłość świadczenia podstawowych usług dla ludności oraz wsparcia przewidzianego dla wojska. To wszystko musi być utrzymane nawet w najtrudniejszych okolicznościach. W tej chwili w tych wszystkich obszarach zaangażowanych jest wielu interesariuszy, co wprowadza wyższy poziom skomplikowania, jeśli chodzi o narodową odporność i gotowość cywilną. Oprócz rządu, ministerstw, różnych agend i sił zbrojnych teraz bierze w tym udział sektor prywatny, a także organizacje pozarządowe. Wszyscy mają tu bardzo dużą rolę do odegrania w doprowadzeniu do utworzenia narodowej odporności. Szczególnie sektor prywatny może być trudny.

Jak jest on ważny, niech zilustrują następujące dane statystyczne. Aż 90% towarów wojskowych i żołnierzy jest w tej chwili przesyłanych i przerzucanych przy pomocy środków sektora prywatnego, 75% wsparcia kraju goszczącego pochodzi ze źródeł komercyjnych, a 30% komunikacji satelitarnej realizują dostawcy komercyjni. Teraz oprócz poprawy współpracy cywilno-wojskowej musimy też wziąć pod uwagę zdolności, potrzeby i ograniczenia sektora prywatnego. Co robimy w tym zakresie? W ostatnich latach NATO zrobiło znaczące postępy w zwiększaniu zdolności do szybkiego przerzucania sił. W tej chwili tworzymy 2 nowe dowództwa, żeby wspierać szybkie przerzucanie sił pomiędzy obszarem atlantyckim, czyli Stanami Zjednoczonymi i Kanadą, a Europą. Jest to dowództwo sił połączonych w Norfolk w Wirginii oraz połączone dowództwo logistyczne w Ulm w Niemczech.

NATO pracuje w tej chwili nad sfinansowaniem 250 projektów wspierających wzmacnianie rozmieszczenia sprzętu oraz szkolenia na terytoriach wschodnich sojuszników. Są to projekty o wartości ponad 750 mln euro. Możemy to przeliczyć na złotówki. Te projekty zostaną ukończone do 2021 r. NATO inwestuje również 232 mln euro w wielki projekt wspierania bazy sił amerykańskich w Powidzu w środkowej części naszego kraju. Jest to największa inwestycja NATO w infrastrukturę wojskową od ponad 30 lat. Te środki finansowe będą przeznaczone na budowę bazy amerykańskiego sprzętu wojskowego w Polsce. Dzięki inwestycji NATO baza w Powidzu będzie w stanie gościć wojsko do poziomu brygady, jeśli chodzi o żołnierzy i sprzęt wojskowy, gotowych do działań bojowych. W bazie będzie obowiązywała bardzo wysoka gotowość. Gotowość będzie obej-

mowała pojazdy, komunikację, broń i amunicję, które będą mogły być w każdej chwili wykorzystane.

Z tego, co wiem, budowa bazy rozpoczęła się w tym roku latem i potrwa ok. 2 lat. Myślę, że to jasno pokazuje, jak poważnie NATO podchodzi do wypełniania obowiązków w zakresie wsparcia i mobilności wojskowej. Jest to znak naszej solidarności z Polską, a także z naszymi sojusznikami z krajów nadbałtyckich. Ta inwestycja jest też przykładem tego, jak NATO wspiera Stany Zjednoczone i ich wkład w bezpieczeństwo Europy. Mówię już chyba zbyt długo. Jeśli państwo pozwolą, zanim zakończę, powiem jeszcze o ćwiczeniach. Chciałbym powiedzieć o ćwiczeniach w kontekście wsparcia mobilności wojskowej i odporności. NATO i sojusznicy prowadzą regularne szkolenia i ćwiczenia, żeby na bieżąco sprawdzać zdolność do reagowania, przemieszczania się, wspierania i wzmacniania naszych sił zbrojnych.

Ćwiczenia Trident Juncture, które odbyły się w północnej Norwegii w zeszłym roku, pokazały zwiększone zdolności naszych sił zbrojnych. Częścią tych ćwiczeń, które były największymi ćwiczeniami NATO od dziesięcioleci, było przetestowanie czy sprawdzenie mobilności wojskowej. Takie sprawdzenie musi następować regularnie, żeby być rzeczywiście gotowym na czas kryzysu. Podczas tych ćwiczeń siły wojskowe bardzo ściśle współpracowały ze służbami cywilnymi, z policją, ze służbami kolejowymi, ze służbami portowymi, ze służbami transportowymi, a także z sektorem prywatnym na poziomie lokalnym i krajowym. Rozmiar i poziom złożoności czy skomplikowania tych ćwiczeń stanowiły o tym, że był to bardzo realistyczny test skrajnych warunków, jeśli chodzi o interoperacyjność pomiędzy sojusznikami na bardzo dużych obszarach morskich, powietrznych i lądowych. Dla nas szczególnym obszarem zainteresowania w ćwiczeniach Trident Junction była interakcja pomiędzy ministerstwami oraz to, czego mogliśmy się nauczyć o ogólnym podejściu do zagadnień wsparcia i odporności po stronie rządów i ministerstw.

Na koniec chciałbym powiedzieć o tym, jak ważne jest całościowe podejście do zarządzania. Chciałbym poprosić państwa o refleksję na temat podejścia Polski. W miarę tego, jak będą państwo prowadzili i kontynuowali swoją pracę, proszę wziąć pod uwagę politykę oraz podejście prawne i administracyjne Polski do spraw wspierania sił sojuszniczych oraz do własnych sił zbrojnych. Chciałbym przypomnieć o przywództwie Polski we wspólnym zespole bardzo szybkiego reagowania NATO. Jest to wiodąca brygada w siłach reagowania NATO. Chciałbym przypomnieć, że w przyszłym roku będzie obowiązywał taki wymóg, żeby państwa siły były gotowe do przerzucenia i rozmieszczenia w jakimkolwiek miejscu na terytorium sojuszu.

Chciałbym państwa pozostawić z kilkoma pytaniami. Czy zidentyfikowali państwo jakieś znaczące wnioski? Czy stworzyli państwo system wdrażania ich w praktyce? W jaki sposób stosują państwo podejście do całościowego zarządzania w kontekście krajowym? Czy Polska spełnia 7 podstawowych kryteriów, o których mówiłem? W jaki sposób prowadzą państwo komunikację i współpracę z sektorem prywatnym, który daje tak wiele zdolności wymaganych przez nasze siły? W jaki sposób współpracują państwo z krajami sąsiedzkimi i z siłami sojuszniczymi, które goszczą państwo na swoim terytorium, aby spełnić opisane tu przeze mnie cele sojuszu? Mam nadzieję, że moja dzisiejsza wizyta i to, co powiedziałem, wykazuje, jak NATO podchodzi to tych wszystkich ważnych kwestii. Mam nadzieję zainteresować NATO tym, jak Polska może wypełniać swoje zadania jako absolutnie kluczowy, odporny i w pełni zdolny członek sojuszu.

Bardzo państwu dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję panu. Było to dla nas bardzo interesujące, bo przecież wiemy, że zadania HNS, czyli przygotowania Polski do przerzutu wojsk, są dla nas kluczowe w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa.

Proszę państwa, teraz poprosimy pana ministra Skurkiewicza o prezentację. Następnie głos zabierze pan minister Wild. Potem będziemy mieli debatę. Pan Thankey zostaje z nami. Będzie miał symultaniczne tłumaczenie. Jeżeli będą do niego pytania, będzie mógł na nie odpowiedzieć. Co prawda bez tłumacza, ale jakoś damy sobie radę.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Wojciech Skurkiewicz:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, chciałbym podziękować za słowa wypowiedziane przez naszego znakomitego gościa z Kwatery Głównej NATO. W moim przekonaniu znaczna część elementów, które chciało poruszyć Ministerstwo Obrony Narodowej, została już wyczerpana. Dlatego ograniczymy się tylko i wyłącznie do prezentacji i wystąpienia pełnomocnika ministra obrony narodowej, bo to na ministrze obrony narodowej spoczywa obowiązek podejmowania działań związanych z realizacją zadań HNS. Pełnomocnikiem ministra obrony narodowej do spraw HNS jest szef Zarządu Logistyki – P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego pan generał Powęska. Dlatego myślę, panie przewodniczący, że pan generał przedstawi szczegółowo tę tematykę z punktu widzenia Ministerstwa Obrony Narodowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Przepraszam, jeszcze jedna sprawa. Proszę państwa, jeżeli byłyby pytania do pana Thankeya, to moglibyśmy nieco naruszyć scenariusz naszego dzisiejszego posiedzenia Komisji, bo pan Thankey za pół godziny będzie musiał nas opuścić. Jeżeli w tej chwili są pytania, to można byłoby je zadać. Nie ma pytań.

W takim razie proszę, panie ministrze. Kontynuujemy.

Szef Zarządu Logistyki – P4 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, pełnomocnik ministra obrony narodowej do spraw HNS gen. Zbigniew Powęska:

Szanowny panie przewodniczący, panowie ministrowie, państwo posłowie, panie generale, panie dyrektorze, szanowni państwo, przygotowana prezentacja, zgodnie z zaproponowanym tematem, koncentruje się na aspektach wsparcia przez państwo gospodarza w sytuacji przybycia i przemieszczania wojsk sojuszniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Prezentacja obejmuje swoim zakresem ogólne zadania HNS realizowane w ramach wypełniania zobowiązań sojuszniczych oraz działania zmierzające do wzmocnienia zdolności systemu HNS w kontekście poprawy mobilności wojskowej.

W sytuacji zewnętrznego zagrożenia bezpieczeństwa państwa Rzeczpospolita Polska może liczyć na wsparcie sojuszu realizowane w ramach art. 5 Traktatu północnoatlantyckiego poprzez wydzielenie sojuszniczych sił wzmocnienia. Przybywając do Polski, siły te będą wymagały szeroko rozumianego wsparcia przez państwo gospodarza. Zasadniczym celem będzie zapewnienie powodzenia operacji poprzez stworzenie warunków do sprawnego i szybkiego przemieszczenia i przyjęcia sił wzmocnienia, zabezpieczenia ich przemieszczenia i wsparcie podczas działań na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Przygotowanie obszaru Polski do realizacji tych zadań niesie konkretne wyzwania wobec wszystkich struktur organizacyjnych państwa. Znajduje to odzwierciedlenie w sojuszniczej definicji HNS, która już w pierwszych słowach określa, że jest to cywilna i wojskowa pomoc dla sił sojuszniczych. Dlatego należy pamiętać, że to państwo, a nie tylko siły zbrojne, jest stroną traktatu. W konsekwencji wszystkie elementy systemu obronnego państwa są odpowiedzialne za realizację zadań wynikających z obowiązków państwa gospodarza.

Faktyczny zakres tych zadań zależy od wielu czynników, takich jak skala i rodzaj prowadzonej operacji sojuszniczej czy dostępne możliwości państwa. W tym miejscu należy podkreślić, że siły zbrojne są pierwszym i domyślnym partnerem sojuszu w zakresie uzgadniania, planowania i koordynacji udzielania wsparcia. Jednak w przypadku operacji obronnej na terenie Rzeczypospolitej siły zbrojne będą angażowane w prowadzenie i zabezpieczenie działań bojowych wojsk własnych. Stąd też podsystem pozamilitarny przejmie na siebie znaczną część zadań związanych z zabezpieczeniem sił wzmocnienia w tym zakresie. Będzie to m.in. zabezpieczenie transportu i ruchu wojsk, udostępnienie infrastruktury i usług, zapewnienie środków materiałowych i technicznych, zabezpieczenia medycznego, łączności, ochrony wojsk, obsługi prawnej i innych.

Kluczowym elementem tego wsparcia jest stworzenie warunków do sprawnego i szybkiego przyjęcia sił wzmocnienia oraz zabezpieczenie ich przemieszczania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zapewnienie zdolności do szybkiego przemieszczania wojsk jest zagadnieniem interdyscyplinarnym obejmującym aspekty cywilne i wojskowe, nad

którym trwają prace w Unii Europejskiej. Ta zdolność jest określana mianem „mobilność wojskowa" – *military mobility*. W NATO jest to nazywane swobodą przemieszczania – *freedom of movement*. Wspólna deklaracja NATO i Unii Europejskiej wytyczyła cele i kierunki działań, m.in. w obszarze wyeliminowania barier zakłócających proces przemieszczania, do których zaliczono bariery legislacyjne i regulacyjne, wynikające głównie ze specyficznego statusu personelu i sprzętu wojskowego wjeżdżającego na terytorium suwerennego państwa oraz bariery fizyczne, związane głównie z dostępną infrastrukturą i fizycznymi możliwościami przewozowymi.

Unia Europejska w planie działania na rzecz mobilności wojskowej ustanowiła spójne ramy dla programów, projektów i przedsięwzięć służących wsparciu i poprawie mobilności wojsk. Kluczowym obszarem tego planu jest eliminacja barier infrastrukturalnych oddziałujących negatywnie na sprawność przemieszczania wojsk. Komisja Europejska dysponująca instrumentami finansowymi w postaci funduszu „Łącząc Europę" może tu wnieść znaczący wkład poprzez powiązanie wymagań obronnych z unijnymi politykami infrastrukturalnymi, a zwłaszcza z transeuropejską siecią transportową. Military mobility stał się także jednym z projektów stałej współpracy ze strony PESCO, ze strony Unii Europejskiej, koncentrujących się na usprawnieniu transgranicznego przerzutu wojsk do misji i operacji Unii Europejskiej oraz na potrzeby narodowe i wielonarodowe.

W ramach dotychczasowych prac związanych z inicjatywą military mobility resort obrony narodowej we współpracy z innymi resortami, głównie z Ministerstwem Infrastruktury, Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju, Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i Ministerstwem Finansów, uczestniczył w zdefiniowaniu unijnych wymagań wojskowych, które określają zasady i kluczowe aspekty przemieszczania oraz uwzględniają czynniki warunkujące ruch wojsk, a także zawierają parametry techniczne infrastruktury transportowej. Bazując na tych wymaganiach, dokonano analizy sieci transportowej w kraju, w wyniku której wytypowano trasy przemieszczania wojsk oraz wskazano elementy wymagające dostosowania z podziałem na priorytety.

Ponadto, w ramach trwających konsultacji, wypracowano listę priorytetowych inwestycji, które będą zgłoszone do dofinansowania z funduszu „Łącząc Europę", w ramach puli military mobility sięgającej kwoty 6,5 mld euro, na inwestycje we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej. Maksymalny poziom dofinansowania inwestycji określono na 50%. Kompleksowa koordynacja tych projektów realizowana jest przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju.

Warunkiem niezbędnym uzyskania dofinansowania z funduszu „Łącząc Europę" jest spełnienie wymogu podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego, tzw. dual use. Wśród zgłoszonych projektów znalazły się m.in. odcinki sieci drogowej oznaczone na slajdzie kolorem żółtym, projekt Via Carpatia – oznaczony kolorem czerwonym – który w czerwcu 2018 r. Komisja Europejska w wyniku działań Polski zgodziła się włączyć do transeuropejskiej sieci transportowej, projekty sieci kolejowej Rail Baltica oraz węzły przeładunkowe Chełm, Budachów i Trzebiatów.

W działania na rzecz poprawy mobilności wpisuje się również koncepcja budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, mającego tzw. połączenia szprychowe z większością portów, autostrad i lotnisk. Te połączenia zostały oznaczone kolorem zielonym. Ta koncepcja w pełni spełnia kryteria podwójnego zastosowania. Na szczeblu eksperckim trwają uzgodnienia pomiędzy siłami zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej a spółką Centralny Port Komunikacyjny, dotyczące poszczególnych elementów portu. Będąc jednym z największych projektów infrastrukturalnych w Europie Środkowowschodniej, Centralny Port Komunikacyjny przyczyni się nie tylko do znacznego zwiększenia potencjału gospodarczego państwa, ale także do wzmocnienia zdolności obronnych kraju.

W aspekcie wymagań wojskowych pojawiła się niepowtarzalna okazja do współpracy cywilno-wojskowej na wczesnym etapie projektowania inwestycji. Ta okazja jest w pełni wykorzystywana. W projekcie uwzględniono oczekiwania strony wojskowej dotyczące parametrów technicznych pasów startowych, dróg kołowania i płaszczyzn postojowych, które umożliwiają przyjęcie najcięższych samolotów transportowych, przeładunek ciężkiego sprzętu i wyposażenia wojskowego. Dodatkowo uwzględniono elementy struktury towarzyszącej i przeładunkowej: rampy kolejowe, hangary, magazyny paliw, drogi

dojazdowe do lotniska o nośności zapewniającej transport ciężkiego uzbrojenia i sprzętu. Dzięki temu port będzie spełniać maksymalne wymagania i stanie się multimodalnym węzłem transportowym, zdolnym do przyjęcia dużej liczby sił wzmocnienia w wymaganym czasie.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, panie generale. To był generał Powęska.

Teraz poproszę pana ministra. Minister obrony już skończył, tak? Pan minister Wild. Proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej Mikołaj Wild:

Zanim przekażę głos prezesowi spółki CPK, który powie więcej, chciałbym jeszcze raz podziękować za współpracę ze stroną wojskową. Ta współpraca rzeczywiście przebiega w sposób idealny.

Chciałbym również podziękować za mocne wsparcie ze strony naszych partnerów ze sztabu i zwrócić państwa uwagę na wzrastające znaczenie military mobility w kontekście funduszu europejskich. To rozpoczęło się 28 marca 2018 r. przyjęciem Action Plan on Military Mobility. Następnie 9 marca br. znalazło to swoje zwieńczenie w raporcie przyjętym przez instytucje europejskie. Wyzwaniem, które wiąże się z Action Plan, jest to, że dofinansowanie jest skierowane jest do projektów leżących na sieci TEN-T. Jest to dobre dla państw, które są państwami tranzytowymi. Nie jest to dobre dla państw takich jak Rzeczpospolita, które są państwami frontowymi. Po drugie, nie jest to dobre dla państwa, w którym właśnie w obszarze szczególnie istotnym z wojskowego punktu widzenia istnieją największe luki, jeżeli chodzi o dostęp do infrastruktury. Mówię o dawnym zaborze rosyjskim.

Teraz już oddaję głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę, panie prezesie. Prezes CPK Piotr Malepszak.

Pełniący obowiązki prezesa zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, w krótkich, żołnierskich słowach chcielibyśmy razem z panem Patrykiem Wildem przedstawić podstawowe elementy dotyczące nowej infrastruktury, którą chcemy zbudować. Nowa infrastruktura związana jest z portem lotniczym, Centralnym Portem Komunikacyjnym i pozostałymi elementami, które ten port uzupełniają, tworząc zupełnie nowy system transportowy.

Na samym początku chciałbym zaznaczyć, że podstawą naszego projektu i naszego podejścia do tej infrastruktury, do tej inwestycji, są liczby. Nie zajmujemy się emocjami. Nie zajmujemy się tym, że ktoś twierdzi tak czy inaczej bez podstaw w liczbach i faktach. Bardzo twarde, jasne liczby, które chciałbym przedstawić, pokazują wyraźnie, że jest to infrastruktura potrzebna na potrzeby cywilne. Jest to też infrastruktura, która bardzo mocno wzmocni cele militarne.

Jeśli chodzi o podstawowe elementy, port komunikacyjny położony na osi między Warszawą i Łodzią, na osi komunikacyjnej ze wschodu na zachód w odległości ok. 40 km od Warszawy, w początkowej fazie miałby 2 pasy startowe i terminal. Oczywiście, będą to pasy startowe o długości wymaganej dla transportu cywilnego, jak i dla transportu wojskowego. Wraz z terminalem umożliwiałyby one obsługę 45 mln pasażerów rocznie. W tym elemencie zakładamy możliwość zachowania rezerwy terenu również pod przyszłą rozbudowę tego portu. W naszej ocenie 2 pasy startowe to konieczność pod przepustowość 45 mln pasażerów.

Port komunikacyjny położony 40 km od Warszawy ma być połączony nowymi liniami kolejowymi. Będzie to linia kolejowa z Warszawy przez port komunikacyjny do Łodzi i dalej w kierunku zachodnim do Poznania i Wrocławia, a poprzez istniejącą sieć linii kolejowych, która dzisiaj jest modernizowana, również do pozostałych miast – do dalszych miast na terenie naszego kraju, jak również do innych stolic europejskich. Na osi

południe–północ dzisiejsza Centralna Magistrala Kolejowa prowadząca ze Śląska i z Krakowa w kierunku Warszawy, po przedłużeniu na północ będzie przechodziła przez Centralny Port Komunikacyjny i dalej na północ przez okolice Płocka i Torunia i dalej, aż do połączenia z istniejącymi liniami kolejowymi. To jest plan 2 podstawowych osi komunikacyjnych – osi wschód–zachód i osi północ–południe – uzupełniony pozostałymi liniami kolejowymi w ramach całościowego podejścia do planu na terenie całego kraju. Będą 2 podstawowe osie komunikacyjne uzupełnione liniami, które będą skracać obecny dystans. To będą linie kolejowe likwidujące m.in. pewne zaszłości transportowe i zaszłości komunikacyjne będące jeszcze nawet efektem rozbiorów.

Powiem nieco więcej o szczegółach dotyczących sieci kolejowej. Nowa sieć kolejowa to łącznie 1600 km linii kolejowych. Dla porównania powiem, że mamy 4 tys. km dróg ekspresowych i autostrad zbudowanych przez ostatnie 30 lat, nie licząc różnego rodzaju odcinków, w tym obwodnic miast i miasteczek. Mówiąc krótko, te 1600 km w zderzeniu z siecią autostrad i dróg ekspresowych jest wyzwaniem. Ale to porównanie pokazuje, że są to liczby realne do realizacji. Strategiczne położenie tego portu, to właściwie jedyne możliwe położenie tego portu na osi komunikacyjnej między Warszawą i Łodzią, które daje możliwość połączenia portu z istniejącą siecią kolejową, z nową siecią kolejową i z istniejącą oraz planowaną siecią drogową. Myślę tutaj o autostradzie A2, po poszerzeniu tej autostrady oraz o nowym układzie drogowym w postaci ringu autostradowego wokół Warszawy, wykorzystującego m.in. drogę S10.

Synergia to podstawowy element związany z połączeniem tego portu z linią wschód–zachód, o której wspomniałem, przez Łódź i dalej w kierunku zachodnim, ale też z takimi projektami, które już są realizowane na istniejących liniach, jak np. Rail Baltica idąca z Warszawy przez Białystok w kierunku Ełku i dalej przesmyku suwalskiego czy pozostałymi drogami, które już są budowane lub są planowane, jak np. Via Baltica i Via Carpatia.

Proszę o następny slajd. Dlaczego lotnisko w tej części Europy? Dlaczego lotnisko pod Warszawą, na osi Łódź–Warszawa? Pokazuje to bardzo wyraźnie ten slajd. Szanowni państwo, ruch lotniczy w Europie nieustannie rośnie. Ale ruch lotniczy w Europie Zachodniej jest już na skraju wyczerpania swojej przepustowości. W Europie Zachodniej nie buduje się już nowych lotnisk. Szczególnie nie buduje się lotnisk o charakterze przesiadkowym, a taki charakter ma mieć Centralny Port Komunikacyjny.

Istniejące w Europie Zachodniej porty w niektórych przypadkach udaje się rozbudować, ale w większości przypadków nie spełniają już one swoich celów. Nie można ich poszerzyć. To powoduje, że ruch lotniczy, który przez cały czas rośnie, wyczerpuje swoją przepustowość. Podam kilka liczb związanych z ruchem lotniczym. Nad Europą mamy 37 tys. lotów. To jest rekordowa wartość dobowa, która jest w tej chwili osiągana. Nad terytorium Polski odbywają się 3 tys. lotów. Liczba pasażerów, którzy obecnie korzystają w Europie z lotnisk, to ok. 1,2 mld. Na mapie widać wyraźnie, że w naszej części Europy brakuje dużego lotniska o charakterze przesiadkowym, które mogłoby integrować ruch. To jest lotnisko nie tylko dla naszych potrzeb, lecz także dla krajów ościennych, dla Litwy, Ukrainy, Białorusi czy Rumunii, które nie planują takiej infrastruktury.

Dlatego obszar Europy Środkowej, obejmujący 180 mln mieszkańców, to obszar, który nazywamy obszarem zasięgu dla nowego portu o charakterze przesiadkowym, który chcielibyśmy zbudować. Liczby, liczby i jeszcze raz liczby, które pokazują, co dzieje się dzisiaj w przestrzeni Europy Zachodniej i co dzieje się u nas. Na slajdzie pokazano największe wzrosty, które są notowane w krajach Unii Europejskiej. W 2017 r. w Polce było prawie 38 mln pasażerów. W 2018 r. było już prawie 46 mln pasażerów. Porównując 2018 r. do 2014 r., w Polsce zanotowaliśmy 75% wzrost liczby pasażerów. Bardzo proporcjonalnie wygląda sytuacja na lotnisku Okęcie. Od 2014 r. do 2018 r. urosło ono w liczbie pasażerów o 68%.

Szanowni państwo, to pokazuje jedną zasadniczą prawidłowość. Ta infrastruktura, którą dzisiaj posiadamy, zarówno w Warszawie na Okęciu, jak i w pozostałych miastach, jest niewystarczająca, żeby obsłużyć ruch lotniczy, myśląc nawet tylko o tym ruchu cywilnym, który jest przewidywany w kolejnych latach.

Obecne wzrosty są na poziomie 12–14%. Średnia od 2000 r. dla Unii Europejskiej jest na poziomie 4,3%. Średnia dla nowych państw członkowskich jest na poziomie ponad 9%. To nie my wskazujemy te liczby. Światowe organizacje zajmujące się ruchem lotniczym mówią o podwojeniu liczby pasażerów, którzy będą korzystali z polskich lotnisk do 2040 r. Jako punkt odniesienia bierzemy 2018 r., kiedy było 46 mln pasażerów. W związku z tym możemy mówić o poziomie ok. 90 mln pasażerów, którzy nie zostaną obsłużeni przez polskie porty, jeżeli nie zbudujemy CPK, ponieważ fizycznie te porty nie mają przepustowości, która pozwoliłaby taki ruch obsłużyć.

W kilku słowach wspomnę o bardzo istotnym parametrze, jakim jest liczba podróży przypadających na jednego mieszkańca. W Polsce mamy 46 mln podróży z polskich lotnisk i 36 mln mieszkańców. Średnio będzie to 1,2 podróży na mieszkańca. W Europie Zachodniej średnia jest na poziomie 4,4 podróży. W niektórych krajach europejskich, takich jak Wielka Brytania czy Irlandia, jest to poziom 7 podróży samolotem na mieszkańca rocznie. Jeśli wyjdziemy z parametru liczby podróży, wszystko wskazuje na to, że będziemy szybko zmierzać do tej średniej. Widzimy tu kolejny element uzasadniający konieczność rozbudowy infrastruktury lotniczej. W tym momencie jej podstawą będzie Centralny Port Komunikacyjny.

Przechodzę do infrastruktury kolejowej. Jest to element uzupełniający, jeśli chodzi o lotnisko CPK i połączony z lotniskiem poprzez 1600 km nowych linii kolejowych. Tak naprawdę, w naszych założeniach tworzy to zupełnie nowy element systemu transportowego w Polsce. Wspomniałem już o 4 tys. km dróg ekspresowych i autostrad zbudowanych w ostatnich 30 latach. Dla porównania powiem, że w ostatnich 30 latach zbudowaliśmy w Polsce 51 km nowych torów. Trudno mówić o jakimkolwiek równoważeniu transportu, jeśli dysproporcje są tak duże. W naszym ujęciu nowy transport kolejowy likwiduje obszary wykluczenia komunikacyjnego i daje zupełnie nowe relacje. Skraca relacje między głównymi miastami i dające szansę obsługi miast, które całkowicie zostały wykluczone z transportu kolejowego.

W Polsce jest ponad 100 miast i miasteczek mających ponad 10 tys. mieszkańców, które nie mają obsługi transportem kolejowym. Dla przykładu podam, że w Czechach jest jedno takie miasto, a w Austrii jest ich 8. To są zupełnie inne wartości.

Kilka słów o…

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Przepraszam bardzo, panie przewodniczący. Czy można w kwestii formalnej?

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, myślę, że temat Centralnego Portu Komunikacyjnego jest rzeczywiście bardzo interesujący, natomiast niekoniecznie z punktu widzenia Komisji Obrony Narodowej. Chcielibyśmy jeszcze przez chwilę porozmawiać przede wszystkim na temat HNS i skierować pytania do przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej. Myślę, że generalnie z powodu w tego tematu się tutaj spotkaliśmy, więc bardzo proszę o rozważenie możliwości skrócenia prezentacji członkom Komisji Obrony Narodowej tematu dotyczącego CPK. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Pani poseł, sądzę – bo takie było zamierzenie – że prezes lub osoby prezentujące CPK przedstawią rolę i miejsce całego projektu CPK w polskich zadaniach HNS. Czy tak? Bardzo proszę, żeby na tym bardziej się skupić. Jest to niezwykle istotne, bo o tym właściwie nigdy się nie mówi.

Pełniący obowiązki prezesa zarządu CPK Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, jeszcze 2 elementy. Jeszcze kilka słów, jeszcze minuta o samym CPK. A następnie przekażę głos koledze, który powie więcej o elementach militarnych. Na slajdzie pokazano mapę, na której na czerwono zaznaczono nowe elementy infrastruktury w postaci nowych linii, które planujemy zbudować, o łącznej długości 1600 km.

Sieci modernizowane istniejących dzisiaj linii kolejowych mają ponad 3 tys. km. Całość umożliwi transport cywilny w tradycyjnym codziennym ruchu kolejowym, z pełną możliwością wykorzystania do przemieszczania wojsk. Są tu te elementy infrastruktury, które umożliwiają przeniesienie obciążeń ze szczególnie dużymi naciskami.

Tu mamy już element związany z czystym ruchem cywilnym. CPK to przede wszystkim całkowite, bardzo duże skrócenie czasu przejazdu w podstawowych relacjach. To poprawienie przepustowości w podstawowych relacjach, także na potrzeby ruchu towarowego i ruchu związanego z ewentualnym przemieszczaniem wojsk.

Szanowni państwo, zakończę na tym elemencie. Przekazuję głos koledze.

Przewodniczący zespołu do spraw komponentu kolejowego CPK w zespole pełnomocnika rządu Patryk Wild:

Szanowni państwo, kontynuując wątek rozwoju wysoko wydajnej sieci transportowej, czyli magistral kolejowych związanych z programem budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, chciałbym się odnieść do podstawowych elementów o znaczeniu militarnym, które mają związek z obronnością Polski i oczywiście także z HNS.

Jak już powiedziano, Centralny Port Komunikacyjny – sam obiekt, samo lotnisko – jest infrastrukturą podwójnego zastosowania, która umożliwia przyjmowanie największych samolotów, w tym największych transportowców wojskowych z bardzo dużą częstotliwością. W tym kontekście lotnisko może być punktem wejścia dla wojsk sojuszniczych w sytuacji, gdyby była potrzeba szybkiego przerzucenia dużej liczby wojsk. Ale w naszej opinii nie samo lotnisko, ale infrastruktura kolejowa ma kluczowe znaczenie w przypadku podwyższenia zdolności mobilności wojskowej w Rzeczypospolitej Polskiej, jak również – a może przede wszystkim – w zakresie HNS.

Dzisiaj najbardziej możliwa, największa potencjalna strefa konfliktu i coś, co w największym stopniu zaprząta uwagę sztabowców, to korytarz czy przesmyk suwalski. Możliwość zapewnienia sprawnego dojazdu transportów wojskowych i transportów z wyposażeniem jest w tej chwili bardzo poważnie ograniczona. W pobliże tego obszaru docierają 2 linie magistralne, które od Korszy lub od Białegostoku są już liniami jednotorowymi o bardzo niewielkiej przepustowości. Co więcej, obie linie biegną przez obiekty mostowe, których wyłączenie właściwie uniemożliwia dojazd do tego obszaru transportem kolejowym, ponieważ pozostałe jednotorowe linie kolejowe np. Niedzica–Wielbark czy Ostrołęka–Szczytno są w tej chwili nieczynne, a linia kolejowa przez Czeremchę przebiega w odległości ok. 3 km od granicy białoruskiej, co powoduje pewne trudności w jej użytkowaniu w sytuacji, gdyby zdarzył się konflikt.

Transport kolejowy przy przerzucaniu ciężkich transportów wojsk jest prawdopodobnie najlepszym i najszybszym rozwiązaniem, oprócz infrastruktury drogowej wysokiej wydajności, czyli systemu dróg ekspresowych i autostrad, ponieważ daje rzeczywistą możliwość bardzo szybkiego przerzucenia dużej liczby wojsk i sprzętu. W wyniku realizacji programu Centralnego Portu Komunikacyjnego powstaną nowe korytarze magistralne, które m.in. zapewniają skomunikowanie obszaru, który jest głębokim zapleczem potencjalnego frontu. Myślę o południowo-zachodniej Polsce, o rejonie Dolnego Śląska i województwa lubuskiego. Potencjalnym obszarem konfliktu będzie północno-wschodnia Polska. W ramach programu CPK planowana jest modernizacja linii nr 14 oraz budowa nowych linii kolejowych między Wrocławiem, Łodzią i Warszawą, modernizacja linii kolejowej z Tłuszcza do Ostrołęki, a także budowa nowej magistralnej linii kolejowej prowadzącej do Giżycka przez Pisz i Orzysz.

Oczywiście, ta infrastruktura będzie również infrastrukturą podwójnego zastosowania. Będzie wydajną infrastrukturą dwutorową, która umożliwi przepuszczenie dziennie nawet kilkuset pociągów towarowych w sytuacji, gdyby była taka potrzeba. Przy założeniu, że te linie kolejowe będą dysponowały parametrami umożliwiającymi poruszanie się pociągów towarowych z prędkością ok. 100 km/godz., 750 km pomiędzy Żaganiem, a Orzyszem będzie możliwe do pokonania w kilkanaście godzin. Jest to niebagatelne wzmocnienie mobilności wojskowej, gdyż w tej chwili możliwości przesyłu są po prostu radykalnie, nieporównywalnie mniejsze. Co więcej, powstają nowe korytarze, czyli

ta infrastruktura, która jest budowana, dubluje istniejącą infrastrukturę. Nie jest jej modernizacją, poza niektórymi przypadkami, jak np. w odniesieniu do linii nr 14.

Oprócz tego w programie CPK i w rozporządzeniu o liniach kolejowych o znaczeniu krajowym pojawia się również komunikacja rokadowa. Linia obwodowa umożliwia bezpośrednie skomunikowanie głównych ośrodków Polski Wschodniej, czyli Białegostoku z Lublinem i dalej z Rzeszowem. To również jest infrastruktura, która przynajmniej w okresie poprzedzającym ewentualny konflikt umożliwia transport rokadowy z takich baz wojskowych i poligonów, jak np. Nowa Dęba. Te zamierzenia inwestycyjne wpływają w istotny sposób na wzmocnienie mobilności i niezawodność systemu transportowego oraz zwiększenie jego redundancji. Pozwala to nie tylko na skomunikowanie obszaru potencjalnego konfliktu czy obszaru, który należy zasilać zaopatrzeniem wojskowym – dzięki projektowi Rail Baltica – ale także na przyjęcie pomocy drogą lądową, drogą przez Niemcy, jeżeli z różnych powodów pomoc przez Centralny Port Komunikacyjny byłaby niemożliwa, np. już po rozpoczęciu się konfliktu. Centralny Port Komunikacyjny jest jednak infrastrukturą położoną stosunkowo blisko granicy z Federacją Rosyjską czy z Białorusią.

I na tym bym zakończył – jeżeli państwo pozwolą – tę prezentację, podsumowując ją tylko w dwóch słowach. Jest to z jednej strony infrastruktura, która łączy głębokie zaplecze z potencjalnym terenem konfliktu, a z drugiej strony jest to infrastruktura, która pozwala przyjąć siły sojusznicze i pozwala na ich szybką dyslokację do miejsc, w których one będą potrzebne. Szybkie przemieszczenie z entry point do potencjalnej strefy konfliktu może nawet po prostu zapobiec wybuchowi konfliktu.

Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję.

W takim razie przystępujemy do zadawania pytań. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo. Czy ktoś z państwa posłów ma pytania do przedstawionych prezentacji?

Pani poseł. Bardzo proszę. Pani poseł Anna Maria Siarkowska.

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Panie przewodniczący, panowie generałowie, Wysoka Komisjo, mam pytanie związane ze zdolnościami polskiego wojska w zakresie HNS, niekoniecznie dotyczącymi infrastruktury. Jakimi zdolnościami w tym zakresie powinno dysponować nasze wojsko, także z punktu widzenia naszych sojuszników? Pamiętajmy, że możliwość przyjęcia wsparcia sojuszniczego jest związana nie tylko infrastrukturą, którą posiadamy na ziemi, jak np. budynki, linie kolejowe czy drogi. Musimy mieć także taką zdolność, żeby te siły w przypadku konfliktu mogły się w Polsce znaleźć. Patrząc z tego punktu widzenia, jakimi zdolnościami powinno dysponować? Na czym przede wszystkim musimy się tutaj skoncentrować w najbliższych latach? Bardzo dziękuję. Może to pytanie skieruję do pełnomocnika ministra obrony narodowej do spraw HNS.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę, panie generale.

Szef zarządu w SGWP gen. Zbigniew Powęska:

Panie przewodniczący, pani poseł, rozumiem, że końcowa część pani wypowiedzi traktuje o kwestiach proceduralnych. Czy tak? Czyli chodzi o kwestie dokumentów na szczeblu państwa.

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Nie, absolutnie nie chodzi o kwestie proceduralne. Chodzi o zdolności Wojska Polskiego do uczestnictwa nie tylko w procedurach, ale także w naszych obowiązkach, które musimy wypełnić z racji realizacji funkcji państwa gospodarza.

Szef zarządu w SGWP gen. Zbigniew Powęska:

Te zdolności są ulokowane zarówno w Ministerstwie Obrony Narodowej w osobie pełnomocnika, jak i w systemie wykonawczym. Jeżeli patrzymy na strukturę sił zbrojnych, to w tej strukturze występuje Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych, w którym SA ulo-

kowane wszystkie zdolności do przyjęcia sił wzmocnienia. Jest to trenowane, również w czasie ćwiczeń. Podam przykład ćwiczeń „Anakonda" w 2016 r. czy 2018 r., jak również przyszłego ćwiczenia, które będzie się odbywało pod kryptonimem „DEFENDER 20". Od marca do sierpnia przyszłego roku na terytorium Polski będzie przebywało ok. 5 brygad amerykańskich, w tym 3 brygady bojowe i 2 brygady zabezpieczenia. Te zdolności są ulokowane w Inspektoracie Wsparcia Sił Zbrojnych.

Poseł Anna Maria Siarkowska (PiS):

Panie generale, może pozwolę sobie uzupełnić. Może bardziej konkretnie zobrazuję swoje pytanie, jeśli zabrzmiało ono zbyt teoretycznie. Bardzo dużo mówimy tutaj np. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Świetnie. Oczywiście, po pierwsze, życzę sobie, żeby do konfliktu nie doszło. Ale w sytuacji konfliktu lub zagrożenia konfliktem musimy mieć zdolności do przyjęcia sił sojuszniczych, m.in. drogą powietrzną. Natomiast sam Centralny Port Komunikacyjny nie wystarczy. Jeżeli nie będziemy potrafili zapewnić np. bezpieczeństwa w powietrzu, w naszej przestrzeni powietrznej, to żadne samoloty tutaj nie przylecą, ani stąd nie odlecą.

A zatem chciałabym, żeby pan generał skoncentrował się na zdolnościach Wojska Polskiego, które należy zapewnić, żeby w ogóle można było mówić o wsparciu w zakresie HNS czy o przyjęciu sił sojuszniczych zarówno drogą powietrzną, jak i drogą lądową. Jeżeli dzisiaj ktoś oczekuje, że sojusznicy w sytuacji kryzysu lub wojny będą nam udzielali pomocy, to musi również zastanowić się nad tym, czy będą mieli warunki do tego, żeby tę pomoc udzielić. Po prostu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Pani poseł, temat dzisiejszej informacji jest dość precyzyjny. Jest to informacja na temat możliwości poprawy mobilności wojskowej i zdolności systemu HNS w kontekście realizowanych dużych projektów infrastrukturalnych podwójnego zastosowania. Czyli dzisiaj mówimy o tym – a przynajmniej taki był zamiar przy przygotowywaniu dzisiejszego spotkania – jak wyglądają i jak będą wyglądały w przyszłości, po zrealizowaniu wielkich projektów infrastrukturalnych, możliwości przerzutu wojsk. Nie tylko wojsk sojuszniczych, ale w ogóle wojsk na terenie Rzeczypospolitej. Myślę, że pan generał jeszcze odniesie się do pytania pani poseł.

Skoro nie ma innych pytań, pozwolę sobie również zapytać o coś, co mnie interesuje. Myślałem, że zdążę zadać to pytanie naszemu gościowi z Kwatery Głównej NATO. Jest taka sprawa. Jak NATO widzi możliwość przerzutu sił zbrojnych drogą kolejową? Czy w kontekście rozwoju nowoczesnych linii kolejowych w ramach projektu CPK uzyskamy nowe zdolności przerzutu wojsk drogą kolejową? Czy w związku z tym siły zbrojne przygotowują się do takiej możliwości? W chwili obecnej polskie koleje są w takim stanie, że przerzut tą drogą jest dosyć ograniczony.

Proszę bardzo, panie generale.

Szef zarządu w SGWP gen. Zbigniew Powęska:

Panie przewodniczący, pani poseł, odniosę się do pani pytania, chociaż nie jest ono związane z tematem. Chciałem zapewnić, że Wojsko Polskie posiada zdolności przyjęcia sił sojuszniczych zarówno drogą morską, jak i kolejową czy powietrzną. Podałem przykład kolejnych edycji ćwiczenia „Anakonda" w 2016 r. i w 2018 r., a także nowego ćwiczenia, które dla sił zbrojnych będzie chyba największym sprawdzianem przyjęcia sił wzmocnienia. Podam państwu ich wymiar ilościowy. To będzie ok. 20 tys. żołnierzy amerykańskich, 6 tys. pojazdów, 1,5 tys. pojazdów gąsienicowych, 2,5 tys. kontenerów, 90 transportów kolejowych i 20 transportów morskich. To będziemy realizowali w przyszłym roku. Wtedy sprawdzimy system HNS w różnych konfiguracjach w odniesieniu do przyjęcia, zabezpieczenia, pobytu, jak również wycofania sił do miejsca stacjonowania.

Chciałem tylko podkreślić, że ten system był wielokrotnie trenowany, ćwiczony. Zapewniam panią, że wyjdzie to również w tym ćwiczeniu. Będzie to pani mogła obejrzeć wspólnie z nami.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

A moje pytanie?

Szef zarządu w SGWP gen. Zbigniew Powęska:

Czy chodzi o sprawę transportów kolejowych?

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Tak.

Szef zarządu w SGWP gen. Zbigniew Powęska:

Zasadniczym sposobem przemieszczania jest transport kolejowy albo mieszany, czyli kolejowo-drogowy. Czy mogę poprosić kolegę z Departamentu Infrastruktury o pomoc? Jakie są możliwości przyjęcia transportów operacyjnych sił sojuszniczych? Panie pułkowniku, proszę.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo. Pan pułkownik Jagielski.

Główny specjalista w Departamencie Infrastruktury MON płk Witold Jagielski:

Głównie skupiamy się wykorzystaniu dróg kołowych, czyli na transporcie kołowym. Mówimy tu o wsparciu finansowym na budowę dróg samorządowych o znaczeniu obronnym. Natomiast w tej chwili współpracujemy z Centralnym Portem Komunikacyjnym, również w zakresie możliwości rozbudowy transportu kolejowego. Ale na razie są to rozmowy na poziomie ogólników.

Szef zarządu w SGWP gen. Zbigniew Powęska:

Jeżeli chodzi o kwestie poprawy mobilności, to może podamy jeszcze, ile zadań jest projektowanych w projekcie poprawy mobilności. Bardzo proszę.

Starszy specjalista w Wydziale HNS Zarządu Logistyki – P4 SGWP ppłk Maciej Konopa:

Podpułkownik Konopa. Chciałbym odnieść się również do pytania pana przewodniczącego, jeśli chodzi o kwestie związane z koleją. W chwili obecnej rzeczywiście jedną z istotnych perspektyw przemieszczania wojska jest kolej. W ubiegłym roku i w roku bieżącym były realizowane ćwiczenia. W takich przypadkach dowództwo NATO rozpatruje możliwości przemieszczania wojsk koleją. Jest to rzeczywiście jedna z najszybszych i najlepszych form przemieszczania się. Również siły zbrojne we współpracy z PKP widzą taką potrzebę, czego przykładem są zakupy, które zostały zrealizowane w bieżącym roku. To jest 100 platform do przewozu sprzętu ciężkiego. Te platformy już od 1 czerwca są w pełni wykorzystywane. Służą do przemieszczania wojsk, zwłaszcza w czasie rotacji wojsk ABCT. Myślę tutaj o wojskach amerykańskich, które znajdują się na zachodniej flance naszego kraju.

Oczywiście, obok ważnej domeny, jaką jest domena kolejowa, musimy również myśleć o domenie morskiej, ponieważ jest to kolejny element, który jest istotny w czasie przemieszczania się. Odpowiem też na wcześniejsze pytania pani poseł, jeśli chodzi o kwestie związane z organizacją wsparcia państwa gospodarza pod kątem sił zbrojnych. Musimy wrócić do definicji HNS. HNS, to oczywiście wsparcie nie tylko sił zbrojnych, ale całego państwa, czyli całej administracji, jak również zasobów, które znajdują się we władaniu państwa i samorządów oraz w rękach prywatnych. Współpraca w tej kwestii jest bardzo istotna. Dlatego pełnomocnik ministra obrony narodowej do spraw HNS odgrywa znaczącą rolę we współpracy z ministerstwami, urzędami wojewódzkimi, ale również z podmiotami prywatnymi, które realizują zadania na rzecz wsparcia państwa gospodarza.

Jeśli chodzi o zadania związane z projektami, które są lub będą realizowane w przypadku CPK, gdzie ważną domeną jest domena kolejowa, czy w przypadku sieci dróg, należy podkreślić, że w chwili jest ponad 180 różnych projektów, które będą zgłaszane do finansowania z funduszu „Connecting Europe". Te projekty mają być weryfikowane. Wśród tych projektów są zarówno dotyczące komponentów morskich, lotniczych, jak i kolejowych i drogowych. Będą one brały udział w konkursie „Connecting Europe" organizowanym przez Komisję Europejską. Dziękuję.

Szef zarządu w SGWP gen. Zbigniew Powęska:

W celu uzupełnienia powiem, że w tym projekcie biorą udział wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej. Na wszystkie projekty zaplanowano kwotę 6,5 mld euro. Nie

wiadomo, czy znajdziemy się wśród tych projektów. Musimy to dobrze opisać i stanąć do konkursu.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Czy są jeszcze jakieś pytania? W takim razie, jeżeli wyczerpaliśmy pytania, dziękuję wszystkim uczestnikom. Dziękuję za przedstawienie niezwykle istotnego tematu. Może nie jest to temat medialny. Mniej się o tym pisze. Natomiast jest to istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa strategicznego. Na tej sali, dla państwa, nie ma co tego podkreślać, ale nie dla każdego w Polsce jest oczywiste, jak istotnym zagadnieniem jest military mobility właśnie w kontekście bezpieczeństwa. Jeżeli odpowiednie odpowiedzialne organy, jak np. cała struktura przygotowująca CPK, nie uwzględnią aspektu wojskowego, jeżeli Ministerstwo Obrony Narodowej nie przypilnuje, żeby wszelki wielkie projekty infrastrukturalne zawierały wymagania dotyczące przegrupowania wojsk, to przegapimy to. A przecież wiemy, jaka jest sytuacja na A-2 w kontekście przegrupowania ciężkiego sprzętu.

Jeśli nie ma więcej pytań, dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji.